

INFORMACJA PRASOWA**Pierwsze rejestracje autobusów używanych
STYCZEŃ – PAŹDZIERNIK 2022 roku
Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów**

W ciągu 10. miesięcy 2022 roku sprowadzono do Polski 2 827 używanych autobusów, czyli aż o 617 szt. więcej niż rok wcześniej (+27,9% r/r).

To oznacza, że szczyt tegorocznych zakupów z wtórnego rynku mamy już za sobą (w maju odnotowaliśmy wzrost o 520 szt. / +62,3% r/r, a w czerwcu o 529 szt. / +51,7% r/r), natomiast cały czas imponuje swoją dynamiką. Natomiast nie imponuje wiekiem sprowadzanych konstrukcji – w tym roku do Polski sprowadzono już 1 535 autobusów starszych niż 13 lat, czyli ta zaawansowana wiekowo grupa objęła aż 64% całego importu. Dla porównania – rynek nowych autobusów zamknął ubiegły rok sumą 1 362 szt., a teraz – po październiku zarejestrowano na nim zaledwie 913 pojazdów. Tak niski poziom jest efektem – przede wszystkim w segmentach turystycznym i międzymiastowym – wysokiej dynamiki sprzedaży na rynku wtórnym. W popandemicznej i wojennej rzeczywistości nie należy spodziewać się tutaj większych zmian.

Autobusowy sierpień

W dziesiątym miesiącu roku na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 308 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza większy import o 74 szt. (+31,6% r/r). Z kolei we wrześniu mieliśmy wzrost o 33 szt. (+9,9% r/r), a w sierpniu odnotowaliśmy tutaj lekki spadek o 25 szt. (-5,9% r/r). To pokazuje jak stabilny jest obecnie ten rynek, natomiast zwykła passa na nim rozpoczęła się jeszcze w listopadzie 2021 (+43,1%). Potem mieliśmy serią plusów od grudnia +49,5%, przez styczeń +46,1%, luty +53,4%, marzec 42,3%, kwiecień +124,2% i maj +64,1%. W czerwcu nastąpiło spowolnienie wzrostowego trendu do +4,8%. W lipcu, sierpniu i we wrześniu mamy okres uspokojenia, a październik to forma przygotowania do kolejnego przyspieszenia. To razem pokazuje, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe.

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, wrzesień na rynku wtórnym wyglądał następująco:

- autobusy MINI zanotowały poziom 83 szt. i spory wzrost (+33 szt. / +66%)
- autobusy miejskie to 26 szt. i lekki wzrost (+3szt. / +13% r/r)
- autobusy międzymiastowe wzrosły do poziomu 123 szt. (+24 szt. / +24,2% r/r)
- autobusy turystyczne to rejestracje na poziomie 65 szt. (+14szt. / +27,5% r/r)
- autobusy szkolne to 1 szt., a przed rokiem było zero.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce
styczeń - październik, 2022 rok
według segmentów**

sztuki

Segment		Nadwozie	1 - 10.2022		1 - 10.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	17	2,8%	18	4,0%	-5,6%
	BUS>3,5T		593	97,2%	435	96,0%	36,3%
DMC<8T	OGÓŁEM		610	100% 21,6%	453	100% 20,5%	34,7%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	260	11,7%	249	14,2%	4,4%
		MIĘDZYMIASTOWY	1165	52,5%	944	53,7%	23,4%
		SZKOLNY	4	0,2%	14	0,8%	-71,4%
		TURYSTYCZNY	691	31,2%	476	27,1%	45,2%
		b.d./inny	97	4,4%	74	4,2%	31,1%
	OGÓŁEM		2217	100% 78,4%	1757	100% 79,5%	26,2%
OGÓŁEM			2827	100%	2210	100%	27,9%

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów

Skumulowany plus za plusem

Po 10. miesiącach br. łączny wynik polskiego rynku autobusów używanych osiągnął poziom 2 827 szt. (+617 szt. /+27,9% r./r). Teraz segment po segmencie sprawdzimy sytuację w podziale funkcjonalnym:

Kategoria MINI – w odróżnieniu od pojazdów fabrycznie nowych – notuje na wtórnym rynku wysoką sprzedaż. W styczniu sprowadzono 51 szt. minibusów (+17 szt. / +50% r/r). Podobnie było w lutym: 70 szt. (+27 szt. / +62,8% r/r). Marzec to wzrost do 69 szt. (+6 szt. / +9,5% r/r), kwiecień to 59 szt. (+29 szt. / +96,7% r/r), maj – 57 szt. (+22 szt. / +62,9% r/r), a czerwiec i lipiec przyniósł spowolnienie wzrostu (+1 szt. / +3,4% r/r oraz +6 szt. / +20,7%). Sierpień to umiarkowany wzrost (+16szt. / +22,5%), we wrześniu tyle samo co rok wcześniej, natomiast październik to „boom” do poziomu 83 szt. (+33 szt. / +66% r/r). Razem – po 10. miesiącach 2022 r. – poziom rejestracji to 609 minibusów (+157 szt. / +34,7% r/r). Kiedyś był to jeden ze słabszych segmentów wśród sprowadzanych pojazdów, a teraz zaczyna przejawiać niespotykaną dynamikę ze średnią na miesiąc na poziomie 61 szt. Dla porównania – w 2021 r. zarejestrowano 563 używane minibusy (+135 szt. / +31,5% r/r), a w 2020 r. – 428 szt. (-214 szt. / -33,3% r/r). Odnotowane wówczas średnie sprzedaży to odpowiednio 46,9 pojazdu na m-c i 35,7 szt. na m-c. Wynik z 2019 roku to (53,5 szt. na m-c). Najczęściej importowany model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (255).

Autobusy miejskie po słabym wrześniu wyraźnie „zastopowały”. W styczniu mieliśmy tutaj 24 rejestracje (-2 szt. / -7,7% r/r), w lutym 21 szt. (-6 szt. / -22,2% r/r), w marcu mocny wzrost – do 34 szt. (+7 szt. / +25,9% r/r), podobnie było w kwietniu – do 27 szt. (+6 szt. / +28,6% r/r), w maju – do 32 szt. (+16 szt. / +100%), w czerwcu do 14 szt. (-6 szt. / -30% r/r) i w lipcu 19 szt. (-1 szt. / -5% r/r). Sierpień to aż 40 szt. i widoczny wzrost popytu (+14szt. / +53,9% r/r), który we wrześniu spadł do 23 szt. (-20szt. / -46,5% r/r). Podobny poziom odnotowaliśmy we październiku (26, ale już z plusem (+3szt. / +13% r/r). Razem daje to skumulowany wynik 260 szt. (+11szt. / +4,4% r/r) i średnią 26 pojazdów na m-c. Dla porównania – w całym 2021 roku kategoria ta osiągnęła 314 rejestracji (-36 szt. / -10,3% r/r) ze średnią 26,2 szt. na m-c, natomiast

w 2020 roku było to 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r) ze średnią sprzedaży 29,2 pojazdu na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Tytuł najczęściej importowanego modelu na miejskim wtórnym rynku po październiku otrzymał model Mercedes-Benz Citaro (79).

Pojazdy międzymiastowe cały czas umacniają swoją pozycję lidera na wtórnym rynku. W styczniu segment ten zaimponował wynikiem 100 rejestracji (+31 szt. / +44,9% r/r). W lutym poziom był nieznacznie niższy: 83 szt. (+39 szt. / +88,6% r/r), natomiast marzec, kwiecień i maj to już „pełna moc” – odpowiednio 109 rejestracji (+44 szt. / +67,7% r/r); 116 rejestracji (+83 szt. / +251,5% r/r) i 87 rejestracji (+14 szt. / +19,2% r/r). Z kolei czerwiec przyniósł niższy poziom 82 szt. (-1 szt. / -1,2%), który w lipcu i sierpniu wzrósł odpowiednio do poziomu 93 szt. (+14 szt. / +17,7% r/r) i 183 szt. (-76 szt. / -29,3% r/r). Wrzesień to kontynuacja tego trendu i import aż 190 szt. (+48 szt. / +33,8% r/r). Podobnie w październiku – międzymiastowy rynek przyspieszył o 24 szt. / +24,2% r/r. Razem daje to skumulowany rezultat aż 1 166 szt. (+221 szt. / +23,4% r/r) ze średnią na miesiąc na poziomie 116 szt. Dla porównania - w całym 2021 r. kategoria osiągnęła rezultat 1 187 rejestracji (+244 szt. / +25,9% r/r), a w 2020 r. - 943 szt. To pokazuje, że używane autobusy międzymiastowe idą na nowy rekord i biją dotychczasowe wyniki. Przypomnijmy, że średnia ze sprzedaży w 2021 to 98,9 szt. na m-c, a z 2020 r. 78,6 pojazdu na m-c. W „normalnym”, 2019 roku ten wskaźnik wynosił blisko 96. Najczęściej importowany w tym roku model tego segmentu, to Iveco/ Karosa Recreo (101).

Autobusy turystyczne, podobnie jak pojazdy międzymiastowe, bardzo szybko weszły na wysokie obroty na wtórnym rynku. W styczniu odnotowały mocny wzrost – do poziomu 62 szt. (+31 szt. / +100% r/r). Podobnie było w lutym: 44 szt. (+12 szt. / +37,5% r/r), marcu: 83 szt. (+32 szt. / +62,8% r/r), kwietniu 72 szt. (+38 szt. / +111,8%), w maju – 113 szt. (+59 szt. / +109,3% r/r), po czym nastąpił okres uspokojenia – w czerwcu 63 szt. (+10 szt. / +18,9%), a w lipcu 49 szt. ten sam rezultat co rok wcześniej. W sierpniu nastąpił kolejny skok w górę – do 68 szt. (+19 szt. / +38,8% r/r). Wrzesień to ten sam rezultat, co rok wcześniej (72), natomiast październik to znowu wzrost (65 szt. / +14 szt. / +27,5% r/r) Skumulowany rezultat dla tej kategorii za 10 miesięcy br. to 691 szt. (+215 szt. / +45,2% r/r), czyli średnia miesięczna to ponad 69 szt. Dla porównania – w całym 2021 r. odnotowaliśmy 577 rejestracji (+30 szt. / +5,5% r/r) ze średnią miesięczną na poziomie 48,1 szt. / m-c., a w 2020 r. – 547 szt. z miesięcznym wskaźnikiem 45,6 szt. / m-c. W 2019 r. wynosił on 77 pojazdów na miesiąc. Najlepiej sprzedający się w tym roku używany autokar to cały czas Mercedes-Benz Tourismo (101).

Na koniec autobusy szkolne, gdzie po październiku mamy cztery rejestracje, a rok temu było ich 14. Tak niski wolumen to normalna sytuacja dla tego segmentu. W całym 2021 r. sprowadzono 14 takich autobusów, podczas gdy w 2020 tylko 2 szt.

Nowe kontra używane

Od lat przewoźnicy sprowadzali do naszego kraju ponad 3 tys. używanych autobusów rocznie i dopiero pandemia powstrzymała ten trend. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano w Polsce aż 3 824 używane autobusy zza granicy; w 2016 r. – 3 575 szt., w 2017 r. – 3 321, w 2018 r. – 3 150 szt., a w 2019 r. – 3 233 szt. Spadek przyniósł dopiero pandemiczny rok 2020 z wynikiem 2 350 szt., natomiast rok później import ponownie zaczął rosnąć – do poziomu 2 751 szt. w 2021 roku.

Podczas, gdy rynek nowych pojazdów cały czas tkwi w pandemicznej zapaści, import autobusów mocno przyspieszył, a sprzedawcy już widzą perspektywy na powrót transportu pasażerskiego, dopasowanego do aktualnych możliwości finansowych krajowych przewoźników. W efekcie przewidujemy, że rynek sprowadzanych, używanych autobusów zdecydowanie szybciej wróci do „normalności” niż rynek fabrycznie nowych pojazdów i w pierwszych latach popandemicznej rzeczywistości zdecydowanie zyska na znaczeniu.

Porównując wyniki po 10. miesiącach br. wśród autobusów nowych (913) i używanych (2827) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 1914 (+209,6%) i dynamicznie rośnie (po wrześniu było to 1697 szt. (+206,4%, a po sierpniu – 1394 szt. (+184%). To pokazuje, jak kryzys wywołany pandemią pozytywnie wpłynął na rozwój wtórnego rynku w Polsce. Przewoźnicy szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów. Dla porównania - w 2021 r. różnica między rynkiem sprowadzanych używanych autobusów, a rynkiem nowych autobusów wynosiła 1389 szt. (+102%). Natomiast w całym 2020 r. używanych autobusów było o 57% więcej niż nowych.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja – na korzyść rynku wtórnego - panuje niezmiennie wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszej z tych kategorii od początku roku zarejestrowano 49-razy (!) więcej pojazdów używanych niż nowych (1 165szt. wobec 24 szt.), natomiast w drugim: 12-razy więcej (691 szt. wobec 56 szt.). Po raz pierwszy w tym roku przewaga na korzyść używanych objęła także segment MINI-busów (610 do 361), gdzie do tej pory panowała odwrotna sytuacja. Ostatni bastion to autobusy miejskie, gdzie cały czas mamy więcej nowych (461 do 260), jednak ta różnica nie jest tak duża, jak jeszcze było to rok czy dwa lata temu.

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczną odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych pojazdów jest na stosunkowo niskim poziomie. Zakładając, że nasza cała autobusowa flota to ok. 100 tys. pojazdów, to zgodnie z racjonalną polityką taborową ok. 5% z nich powinno być rocznie wymieniane na nowe. To daje potencjalną sprzedaż na poziomie 5 tysięcy szt. rocznie. W ostatnim „normalnym” roku, czyli w 2019 r. zakupiono 2478 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3233 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski. Teraz – głównie z przyczyn ekonomicznych – ten import notuje jeszcze wyższe obroty.

Na czele Euro 4

Po październiku 2022 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005-2009 (49% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze roczniki z lat 2010-2019 (36% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000-2004 (11% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.

Najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Mercedes-Benz O321H z 1962 r. Mamy tylko nadzieję, że sprowadzono go w celach kolekcjonerskich. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to aż 57 pojazdów z rocznika 2022, w tym marek: Mercedes-Benz (18), Guleryus (12), Isuzu (7), Karsan (4), K-Bus (4) i ZAZ (6). To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 8 szt. z rocznika 2021). Dla porównania – w całym 2021 r. była to grupa 47 pojazdów, podobnie jak w 2020 r. Z kolei w 2019 r. było ich nieco więcej - 60 szt.

**Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
wg. roku produkcji; styczeń-pazdziernik 2022**

Rok produkcji	liczba	udział
2007	335	11,9%
2008	303	10,7%
2006	302	10,7%
2009	234	8,3%
2005	199	7,0%
2010	194	6,9%
2011	181	6,4%
2013	170	6,0%
2012	157	5,6%
2004	129	4,6%
2014	104	3,7%
2015	77	2,7%
2003	67	2,4%
2016	59	2,1%
2022	57	2,0%
Pozostałe	259	9,2%
Razem	2827	100%

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów

Lista rankingowa marek

Po 10. miesiącach 2022 r. to marka Mercedes-Benz jest liderem wtórnego rynku z liczbą 794 rejestracji, czyli o 223 szt. więcej niż przed rokiem (+39,1% r/r). Z kolei udział w rynku niemieckiego producenta zwiększył się o 2,3 pkt proc. do 28,1%.

Drugie miejsce – tuż za Mercedesem - ma Iveco z wynikiem 708 sprowadzonych pojazdów (+158 szt. /+28,7% r/r). Taki wynik daje marce 25,0% udziału w rynku, co z kolei oznacza wzrost o 0,2 pkt proc. Iveco zawdzięcza wysoką pozycję w rankingu po przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. W tym roku polscy przewoźnicy sprowadzili też 35 pojazdów marki Renault plus 28 autobusów z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski to tradycyjnie Setra z liczbą 278 rejestracji (+49szt. / +21,4% r/r) i z udziałem 9,8% - czyli o 0,5 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (194) i ... czeski SOR (153), co można uznać za sporą, tegoroczną niespodziankę.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce,
styczeń - październik, 2022 rok**

Pozycja	Marka	1 - 10.2022		1 - 10.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	794	28,1%	571	25,8%	39,1%
2	IVECO	708	25,0%	550	24,9%	28,7%
3	SETRA	278	9,8%	229	10,4%	21,4%
4	MAN	194	6,9%	144	6,5%	34,7%
5	SOR	153	5,4%	71	3,2%	115,5%
6	VDL BOVA	95	3,4%	64	2,9%	48,4%
	inni	605	21,4%	581	26,3%	4,1%
	OGÓŁEM	2827	100%	2210	100%	27,9%

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą oficjalnych producentów i przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych, autobusów, ciężarówek, samochodów osobowych i dostawczych a także motocykli, motorowerów oraz producentów nadwozi w Polsce.

Jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ Almot ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ Katcon Polska ■ KFB Acoustics ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ Liberty Motorcycles ■ LOTOS Oil ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ Scania Polska ■ Ssangyong Auto Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Central Europe ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ Valeo Thermal Systems ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■ ZIPP ■